Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2014–2015

24 804 Veiligheidsbeleid Burgerluchtvaart

Nr. 85 **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 31 maart 2015

Op dinsdag 25 maart jl. vond in de Franse Alpen bij Prads-Haute-Bléone een tragisch ongeval plaats met een vliegtuig van maatschappij Germanwings. De Airbus A320 met vluchtnummer 4U 9525 was onderweg van Barcelona naar Düsseldorf. Bij het ongeval zijn 150 mensen om het leven gekomen. Op basis van de thans beschikbare informatie lijkt één van de slachtoffers de Nederlandse nationaliteit te bezitten.

Dit ongeval heeft veel aandacht in de media gekregen waarbij er onder andere vragen worden gesteld over de aanwezigheid van het aantal personeelsleden in de cockpit en de medische keuring van piloten. In deze brief wil ik u over deze onderwerpen informeren.

Aantal personeelsleden in de cockpit

In lijn met ICAO annex 13 is er een internationaal onderzoeksteam onder Franse leiding, actief om de oorzaak van de ramp te achterhalen. In algemene zin hecht ik er zeer aan dat dergelijk gedegen onderzoek plaatsvindt. Immers de traditie van gedegen onderzoek en afgewogen analyses hebben er toe bijgedragen dat luchtvaart een van de veiligste manieren van transport is geworden. Sinds de ramp is er, voordat het officiële onderzoek is afgerond, al informatie naar buiten gekomen over de mogelijke oorzaak. Vooruitlopend op de definitieve uitkomsten van het onderzoek is door de Franse autoriteiten melding gedaan van het feit dat één piloot tijdens het ongeluk aanwezig was in de cockpit en de andere piloot de cockpit niet meer kon betreden.

In Nederland geldt de Europese luchtvaartveiligheidsregelgeving van het Europese luchtvaartveiligheidsagentschap (EASA). Hierin is geen verplichting opgenomen dat, wanneer een piloot tijdelijk de cockpit verlaat, een lid van het cabinepersoneel de plaats inneemt zodat altijd twee personen in de cockpit aanwezig zijn. Er is wel voorgeschreven dat bij sommige vliegprocedures er twee gekwalificeerde vliegers in de stoel

kst-24804-85
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2015

moeten zitten. Dit geldt bijvoorbeeld bij de start en landing van het toestel. Luchtvaartmaatschappijen kunnen striktere procedures in voeren bovenop het wettelijk vereiste Europese minimum. Deze regels neemt de maatschappij dan op in haar zogenaamde Operations Manual. De Amerikaanse luchtvaartautoriteit FAA kent voor Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen al een regel inzake de aanwezigheid van twee personeelsleden in de cockpit.

Afgelopen vrijdag 27 maart heeft EASA een tijdelijke aanbeveling uit doen gaan (EASA Safety Information Bulletin nr. 2015-4). Deze tijdelijke aanbeveling is gebaseerd op de informatie die thans over de ramp voorhanden is en in afwachting van de informatie die uit het officiële ongevalsonderzoek zal komen. EASA beveelt de Europese luchtvaartmaatschappijen aan om de veiligheids- en beveiligingsrisico's in kaart te brengen die voortkomen uit het verlaten van de cockpit door bemanningsleden vanwege operationele of fysiologische behoeften gedurende de niet-kritische fasen van de vlucht. Gebaseerd op deze analyse wordt maatschappijen aanbevolen om procedures te implementeren waarbij ten minste twee geautoriseerde personen te allen tijde in de cockpit aanwezig dienen te zijn, dan wel andere gelijkwaardige maatregelen te nemen om de risico's voortkomend uit de gemaakte analyse te adresseren. Ieder additioneel risico voortkomend uit de invoering van dergelijke procedures of maatregelen dienen geadresseerd en gemitigeerd te worden.

De Nederlandse luchtvaartmaatschappijen volgen alle deze tijdelijke aanbevelingen van EASA op. Om het vertrouwen van passagiers in de veiligheid van de luchtvaart te behouden, acht ik het opvolgen van deze tijdelijke aanbevelingen een verstandig besluit. Of deze tijdelijke aanbeveling ook permanent moet worden ingevoerd, hangt af van de definitieve uitkomsten van het ongevalsonderzoek, de ervaringen met deze tijdelijke aanbevelingen en een uitgebreide risicoanalyse.

Medische keuring van piloten

De Europese regelgeving bevat een bepaling ten aanzien van de psychiatrische en psychologische gezondheid. Zo is expliciet bepaald dat piloten geen vastgestelde psychologische gebreken mogen hebben die de veilige uitoefening van hun werk waarschijnlijk verstoort. Ingeval van twijfel dient de piloot zich aan een uitvoerige test te onderwerpen waarover schriftelijk moet worden gerapporteerd. Hieraan wordt tijdens de initiële keuring en bij de herhalingskeuringen aandacht besteed.

De onafhankelijke gespecialiseerde keuringsarts is verantwoordelijk om, alvorens een medische verklaring te verstrekken, zich ervan te overtuigen dat de piloot aan de vereiste geestelijke gezondheid voldoet. Een luchtvaartmaatschappij dient te controleren of een piloot de benodigde medische verklaring bezit. Een piloot wordt gedurende zijn hele carrière onderworpen aan controles van zijn competenties om een vliegtuig te besturen. Deze controles vinden doorgaans twee keer per jaar in een simulator plaats. Tijdens deze checks wordt ook nagegaan of een piloot in staat is om onder stress te functioneren.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld